

# Eisenbahn in

# München

Konrad Koschinski

Sonder  
2  
2013



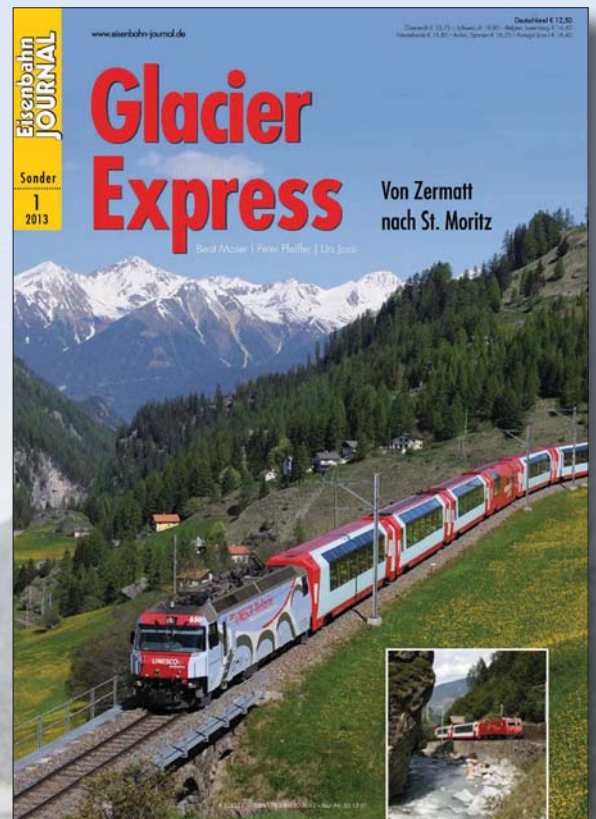
Drehkreuz  
des Südens –  
gestern und heute



# Mit dem **Traumzug** vom Matterhorn ins Engadin

Seit 1930 verbindet der Glacier Express die beiden renommierten Ferienorte Zermatt und St. Moritz in den Schweizer Alpen. Der auf Meterspurgleisen verkehrende „langsamste Schnellzug der Welt“ ist aus modernen Aussichtswagen mit Panoramafenstern gebildet. Die Fahrt geht über 291 größere Brücken und durch 92 Tunnel und dauert rund siebeneinhalb Stunden. Kapitel über die Triebfahrzeuge von 1930 bis heute und die Speisewagen des Glacier Express ergänzen die ausführliche Reisebeschreibung in dieser Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals. Ausführliche Tabellen informieren über die Reisezugwagen, die einst im Glacier Express zum Einsatz kamen.

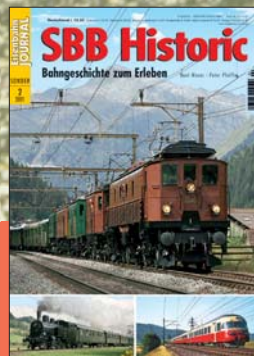
92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 140 Abbildungen,  
Klammerbindung  
Best.-Nr. 531301 • € 12,50



## Weitere Sonder-Ausgaben aus der Redaktion des Eisenbahn-Journals



**Lötschbergbahn**  
Thun-Spiez-Brig  
Best.-Nr. 531002 • € 12,50



**SBB Historic**  
Bahngeschichte zum Erleben  
Best.-Nr. 531102 • € 12,50



**VT 95-98**  
Uerdinger Schienenbus  
Best.-Nr. 531201 • € 12,50



**Baureihe 232**  
Die berühmte Ludmilla  
Best.-Nr. 701202 • € 15,-



**F-Züge**  
der Deutschen Bundesbahn  
Best.-Nr. 531202 • € 12,50

Foto: Benz, Archiv Pfeiffer



## KEIN TOR ZUM BALKAN MEHR

„In München fängt der Balkan an.“ Seit jeher sagt man das von Wien. Zu Zeiten des bundesdeutschen Wirtschaftswunders wurde der saloppe Spruch auch auf die bayerische Metropole gemünzt, speziell auf den Münchner Hauptbahnhof. Infolge der in den 1960er Jahren geschlossenen Anwerbeabkommen trafen dort hunderttausende Gastarbeiter aus Griechenland, der Türkei und Jugoslawien ein – mit dem *Hellas-Express*, dem *Akropolis*, dem *Istanbul-Express*, dem *Tauern-Orient*, dem *Tauern-Express* und anderen Zügen des Balkan-Verkehrs. Mit durchschnittlich fünf oder sechs großen Gepäckstücken (laut Bundesbahn) fuhren sie zur Urlaubszeit und zu Weihnachten in ihre Heimatländer – mit Kühlschränken, Fernsehern, Kinderwagen, Geschirr etc. als Mitbringsel für die Verwandtschaft. Dem Massenandrang konnte die DB dann nur mit dutzenden zusätzlicher „Gastarbeiter-Züge“ Herr werden.

Heute sind vom Balkan-Verkehr nur zwei Direktverbindungen nach Kroatien übrig geblieben: ein Eurocity nach Klagenfurt mit Kurswagen bis Zagreb und der Euronight München–Zagreb mit Kurswagen nach Rijeka. Im Übrigen ist auch der einst Paris mit Istanbul verbindende *Orient-Express*, zuletzt auf den Lauf Straßburg–Wien beschränkt, seit Dezember 2009 Geschichte.

Seine besondere Rolle als „Tor zum Balkan“ hat der Münchner Hauptbahnhof ausgespielt, ein Drehkreuz des internationalen Verkehrs ist er nach wie vor. Wagen der ÖBB in EC-Zügen nach Österreich und Italien, die österreichischen Railjet-Garnituren in der Relation (Frankfurt–)München–Wien–Budapest sowie die aus SBB-Material gebildeten Eurocitys München–Zürich



sorgen für Farbenvielfalt im Kontrast zur „weißen Fernverkehrsflotte“ der DB. Die Tschechischen Bahnen stellen Wagen für die Direktverbindung München–Prag. Und die SNCF ist mit der jüngsten TGV-Generation präsent: Der „TGV-Euroduplex“ fährt einmal täglich von und nach Paris.

Als „Drehscheibe des Südens“ fungiert der Bahnknoten München auch für den Gütertransport. Geballt erleben kann man das am von Fuß- und Radwegen gesäumten und überbrückten Rangierbahnhof München Nord. Dem international höchst bedeutsamen Kombinierten Ladungsverkehr dient der jüngst erweiterte Umschlagbahnhof München-Riem.

Mag mancher den Zeiten nachtrauern, in denen Bayerns Metropole ein Eldorado der Altbau-Elloks war: Das Eisenbahngeschehen ist noch immer so vielfältig, dass all seine Facetten in diesem Heft kaum aufzuzeigen sind. Erst recht gilt das für die bald 175-jährige Geschichte, die 1839 mit Eröffnung des ersten Teilstücks der München-Augsburger Eisenbahn begann. Ach, eigentlich fing sie ja schon früher an, mit einer Versuchsstrecke im Nymphenburger Schlosspark. Und wussten Sie schon, dass anno 1898 ein Kabarettstück über die Isartalbahn auf Schelllack gepresst wurde? Eines der „Schmankerl“, an die wir erinnern – viel Vergnügen!

KONRAD KOSCHINSKI





### AUFSTIEG ZUM BAHNKNOTEN

Nach einem zögerlichen Start wurden Bahnstrecken in alle Himmelsrichtungen gebaut, zuletzt die von nur lokaler Bedeutung, auf denen heute allein die S-Bahn verkehrt.

SEITE 18



### DREHSCHIBEN DER GÜTERBAHN

1991 ging der Rangierbahnhof München Nord in Betrieb, ein Jahr später der Umschlagbahnhof in Riem.

SEITE 68



### VOM MARSFELD NACH AUGSBURG

Am 4. Oktober 1840 wurde die Strecke von München nach Augsburg feierlich eröffnet.

SEITE 14



## EDITORIAL 3

Kein Tor zum Balkan mehr

## GALERIE 6

Münchner Bahn motive – gestern und heute

## EINLEITUNG 14

Vom Marsfeld nach Augsburg

## NETZENTWICKLUNG 18

Aufstieg zum Bahnknoten

## HAUPTBAHNHOF 32

Drehkreuz des Südens

## BAHNBETRIEBS- UND AUSBESSERUNGSWERKE 44

Vielfältige »Bw-Szene«

## TIPPS 54

Bahnstadt München entdecken

## ISARTALBAHN 56

Langsam, aber g'wiss

## GROSSE BAHNBRÜCKEN 64

Dreimal über die Isar

## GÜTERVERKEHR 68

Drehscheiben der Güterbahn

## BAHNINDUSTRIE 76

Loks und Wagen aus München

## S-BAHN 82

Sieben Linien durch ein Nadelöhr

## CHRONIK 86

## IMPRESSUM & VORSCHAU 88

## FACHHÄNDLER-ADRESSEN 90

TITEL: Die knapp 99 m hohen Türme der Frauenkirche überragen die Bahnsteighalle des Hauptbahnhofs deutlich, wenn man von der Hackerbrücke nach Osten blickt (1981).

FOTO: A. RITZ

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:

W. Zeitler, K. Koschinski,  
Lithographie von G. Kraus,  
H. Tauber/Archiv Griebel,  
A. Ritz



### LANGSAM, ABER G'WISS

Die bei den Münchnern beliebte Isartalbahn nach Wolfratshausen besaß einen eigenen Endbahnhof.

SEITE 56



### DREIMAL ÜBER DIE ISAR

Die Großhesseloher Brücke ist spektakulär, die Braunauer Brücke punktet mit einer sehr hohen Zugdicke, die Föhninger Brücke darf getrost als unscheinbar bezeichnet werden.

SEITE 64





# *Strom aus Wasserkraft*





Der Bau des Walchenseekraftwerks war die Voraussetzung für die Umstellung mehrerer von München ausgehender Bahnlinien auf elektrischen Betrieb ab 1925. Mit einem Güterzug zieht die 194 133 (Baujahr 1944) beim Bahnhof München Süd am Lindwurmhof, einem denkmalgeschützten Jugendstil-Geschäftshaus, vorbei. FOTO (1985): A. RITZ







# *Schwabing*

**Auf dem Anschlussgleis durch die Heckscherstraße zum Heizwerk beim Schwabinger Krankenhaus verrichtete diese kleine Dampfspeicherlok noch 1971 regelmäßig ihren Dienst. Sie wurde 1912 von Krauss gebaut und brachte bis 1972 Kohlewaggons zum Heizwerk.**

**FOTO: H. SKRZYPNIK**











# *Ostbahnhof*

